Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 2 sierpnia 1937 r. Nr 29.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA.

227.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 marca 1937 r. Nr 164 w sprawie rozbiórki budynków P.K.P.

W celu uregulowania sprawy rozbiórki budynków i urządzeń kolejowych Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i ścisłego stosowania, co następuje:

1) konieczność rozbiórki budynów i urządzeń kolejowych powinna być w każdym poszczególnym wypadku stwierdzona protokólarnie z udziałem przedstawicieli zainteresowanych służb.

Protokół powinien zawierać szczegółowy opis objektu przeznaczonego do rozbiórki, jego stan, oraz motywy uzasadniające konieczność rozbiórki.

Dla dokonania rozbiórki Dyrekcja obowiązana jest w każdym poszczególnym wypadku uzyskać na to zgodę ze strony Ministerstwa Komunikacji na podstawie należycie umotywowanego wniosku.

Wyjątek stanowią wypadki niecierpiące zwłoki, czy to ze względów na bezpieczeństwo publiczne, czy też ze względów ruchowych.

W tych wypadkach Dyrekcja może dokonać rozbiórki, konieczność której została protokólarnie stwierdzona, bez uzyskania na to uprzednio zgody ze strony Ministerstwa Komunikacji i powiadomić tylko o tem Min. Kom.

2) Ponieważ zdarzają się wypadki, że nieużytkowane budynki ulegają kompletnemu zniszczeniu wskutek braku konserwacji lub rozkradania, Ministerstwo Komunikacji podkreśla konieczność otoczenia należytą opieką budynków kolejowych, a szczególniej stojących pustkami. Dopuszczanie do zniszczenia budynków wskutek braku konserwacji, a tymbardziej dopuszczenie do rozkradania jest karygodnym niedbalstwem narażającym na poważne straty majątek P.K.P. W wypadkach stwierdzenia te-

go rodzaju zjawisk należy bezwzględnie pociągać winnych do odpowiedzialności służbowej.

3) Rozbiórki większych budynków kolejowych w poszczególnych Dyrekcjach O.K.P. powierzone były często akordantom po cenach zbyt wysokich dla robót masowych.

W wyniku tego koszty rozbiórki często wynosiły znacznie więcej niż wartość odzyskanych materiałów.

Praktyka natomiast wykazuje, że przy przetargach na tego rodzaju roboty uzyskuje się conajmniej — rozbiórkę za odzyskany materiał, zwykle zaś przedsiębiorca dopłaca jeszcze za prawo zatrzymania odzyskanego przy rozbiórce materiału.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji poleca rozbiórki większych budynków nie powierzać firmom zakontraktowanym do wykonywania robót konserwacyjnych na podstawie i po cenach tych robót, lecz dokonywać rozbiórki tylko z przetargu ze ścisłym określeniem objektu i warunków rozbiórki.

Wobec tego nie należy włączać większych rozbiórek do „wykazów robót i cen jednostkowych" w rozumieniu p. 1 § 6 „Przepisów wykonywania robót konserwacyjnych w budynkach P.K.P." (Dz. U. M. K. Nr 44/35, poz. 238).

Jednocześnie tracą moc obowiązującą okólniki Ministerstwa Komunikacji z dn. 7 stycznia 1934 r. Nr U.B. I-11/6, z dn. 24 października 1934 r. Nr U. B. I-11/144 i z dn. 24 czerwca 1936 r. Nr U. B. I-11/129.

Nr UB I-11/245.

228.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 marca 1937 r. Nr 165 w sprawie wykonywania przemysłu kominiarskiego w budynkach kolejowych.

Według § 16 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 7 grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 111, poz. 942) wojewódzka władza przemysłowa **może (ma prawo)** zarządzić ze względów policyjno-ogniowych podział na okręgi kominiarskie.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji zwróciło się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o nie włączanie budynków kolejowych do okręgów kominiarskich tworzonych na podstawie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 4 czerwca 1930 r., gdyż kwestia czyszczenia kominów w tego rodzaju budynkach regulowana jest zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu, przychylając się do wniosku Ministerstwa Komunikacji wydało wszystkim Urzędom Wojewódzkim i Zarządowi m. Warszawy niżej cytowane zarządzenie, które Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i ścisłego stosowania:

1) w razie zaprowadzenia podziału na okręgi kominiarskie **nie obejmować** nim terenu pasa kolejowego (trasy kolejowej); Punkt ten odnosi się do ścisłego terenu kolejowego. A zatym decydującym dla wyłączenia z okręgu kominiarskiego budynków ma być **teren** na którym one znajdują się, **a nie jedynie fakt, że są one w administracji kolei.**

W myśl powyższego nie podlegają nawet czasowemu wyłączeniu z istniejących okręgów kominiarskich budynki kolejowe, znajdujące się poza ‚przestrzenią kolejową" t. j. poza obrębem dworców, trasy, wogóle poza ścisłym terenem kolejowym. Tworzenie bowiem w obrębie miejskich okręgów kominiarskich, zdala do urządzeń kolejowych (częso w śródmieściu) jakby enklaw z poszczególnych niejednokrotnie rozrzuconych budynków administrowanych przez Kolej (budynków niejednokrotnie ściśle mieszkalnych) — nie miałoby jakiegokolwiek uzasadnienia z punktu widzenia bezpieczeństwa ogniowego, a przeciwnie utrudniałoby powołanej władzy kontrolę nad należytym według obowiązujących przepisów czyszczeniem kominów;

2) W razie istnienia już w danym województwie podziału na okręgi komin, obejmującego również wskazany w punkcie 1 teren przeznaczony do utrzymania ruchu kolejowego należy teren ten wyłączyć w drodze § 16 **ust. 2** rozporządzenia z dn. 7 grudnia 1927 r. jednak **tylko na uprzedni w tym kierunku wniosek właściwej Dyrekcji Kolejowej.**

Punkt 2 polecenia, zastrzegający, że odnośna zmiana w istniejącym podziale na okręgi kominiarskie może nastąpić dopiero na wniosek właściwej Dyrekcji Kolejowej jest wynikiem faktycznego stanu rzeczy w niektórych województwach.

I tak np. według sprawozdania Poznańskiego Urzędu Wojewódzkiego na terenie Województwa Poznańskiego wszystkie budynki kolejowe są włączone do okręgów kominiarskich, a prace kominiarskie w tych budynkach wykonywują ci koncesjonowani przemysłowcy kominiarscy, w których okręgu odnośne budynki się znajdują taki sam stan rzeczy jest w województwie lwowskim, przyczym tamtejszy Urząd Wojewódzki stwierdza, iż „przeprowadzone w tej mierze szczegółowe dochodzenia wykazały ponad wszelką wątpliwość, że jeżeli chodzi o okręg podległy Dyrekcji Kolejowej we Lwowie, nie było żadnych najmniejszych nieporozumień na tle wykonywania przemysłu kominiarskiego w budynkach kolejowych, leżących w obrębie rejonu koncesjonariusza".

W przytoczonych zatem warunkach nie byłoby żadnego uzasadnienia dla wyłączenia terenu kolejowego z istniejących okręgów komin.

z własnej inicjatywy wojewódzkiej władzy przemysłowej.

Jednocześnie traci moc obowiązującą Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 kwietnia 1932 r. Nr U. B. IV-311/2.

Nr UB I-11/244.

SPROSTOWANIE.

W przepisach o postępowaniu z gwarantowanymi materiałami nawierzchni stalowej, umieszczonych w Dz. Urzęd. Nr 8 z 1933 r. pozycja 75a, § 3 punkt c, **należy skreślić** wyrazy „pierścienie sprężynowe".

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 13 maja 1937 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie przepisów szczegółowych o budowie państwowych budynków kolejowych i budynków kolei prywatnych użyteczności publicznej.

Na podstawie art. 329 ust. 1 i 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202) zarządzam co następuje:

ROZDZIAŁ I.

Przepisy ogólne dotyczące budynków kolejowych.

§ 1. Przy projektowaniu budynków kolejowych na terenie kolejowym, jak dworców, warsztatów, parowozowni, magazynów, nastawni, domów mieszkalnych dla pracowników kolejowych i innych, należy stosować się do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202), zmienionego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 663), art. 11 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 110, poz. 976) i ustawą z dnia 14 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 405), i do przepisów miejscowych, wydanych na podstawie prawa budowlanego, oraz do szczegółowych przepisów projektowania i budowy kolei, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji.

Jeżeli budynki kolejowe projektowane są w granicach miast i sfery ich interesów mieszkaniowych, należy nadto zasięgnąć opinii właściwych władz miejskich, zgodnie z art. 356 wyżej powołanego prawa budowlanego.

§ 2. Budynki na stacjach powinny być tak rozmieszczone, aby nie utrudniały w przyszłości rozwoju stacyj i ich urządzeń.

§ 3. W zależności od przeznaczenia budynku, należy przewidzieć łatwy dojazd do niego i odpowiednią komunikację na terytorium przeznaczonym do zabudowania. Domy mieszkalne, zwłaszcza na większych stacjach, należy umieszczać tak, aby połączenie ich z miastem nie prowadziło przez tory stacyjne.

§ 4. Teren przeznaczony pod budynki powinien być uprzednio zbadany co do jakości gruntu, obecności wody zaskórnej, odwodnienia oraz możności doprowadzenia wody i urządzenia kanalizacji.

§ 5. Stacyjne budynki kolejowe, mające związek z utrzymaniem ruchu, powinny posiadać wewnątrz, lub przynajmniej w sąsiedztwie, odpowiednie urządzenia przeciwogniowe. Pokrycie dachów wszystkich budynków kolejowych powinno być wykonane z materiałów ogniotrwałych.

§ 6. Architektura budynków powinna być utrzymana w formach prostych bez zbędnych wyskoków i ornamentacyj. Otwory okienne i drzwiowe powinny być projektowane bez zbędnej różnorodności wymiarów i kształtu. Należy unikać skomplikowanych form dachów.

W budownictwie kolejowym należy dążyć do ułatwienia i potanienia koniecznej periodycznej konserwacji budynków; dotyczy to zwłaszcza tych wszystkich budynków, które służą do stałego użytku, jak dworce, parowozownie, magazyny itp. W tym celu elewacje tych budynków oraz inne zasadnicze ich części, jak podłogi, ściany wewnętrzne itp. należy wykonywać z materiałów, nie wymagających stałej konserwacji i łatwych do naprawy w razie uszkodzeń.

§ 7. Normy, wydane przez Polski Komitet Normalizacyjny i zatwierdzone przez Ministra Komunikacji, powinny być ściśle stosowane.

§ 8. Przy projektowaniu i wznoszeniu nowych budynków kolejowych należy się stosować do przepisów obrony przeciwlotniczej.

§ 9. Należy przewidzieć odpowiednie zadrzewienie terytorium stacyjnego. Zadrzewienie nie powinno utrudniać eksploatacji lub wpływać szkodliwie na trwałość budynków i urządzeń stacyjnych.

ROZDZIAŁ II.

Dworce.

§ 10. Ilość i wielkość pomieszczeń dworca przeznaczonych dla podróżnych powinna od-

powiadać rozmiarom ruchu osobowowego stacji, ilość zaś i wielkość pomieszczeń służbowych— zakresowi technicznych i handlowych czynności, które mają się odbywać na stacji. Przy planowaniu dworca odpowiednio do potrzeb początkowych, należy przewidzieć możność i sposób jego rozszerzenia. Ilość, wielkość i umieszczenie lokali dla poczty, policji i innych urzędów, które mają znajdować się w dworcu, określają właściwe władze kolejowe w porozumieniu z władzami interesowanymi. Na stacjach, posiadających wodociąg, powinny być urządzone zdroje do pobierania wody w miejscach łatwo dostępnych dla podróżnych. Wewnątrz dworców należy urządzić hydranty pożarowe w miejscach widocznych. W razie braku wodociągu należy zaopatrzyć dworzec w gaśnice lub hydronetki.

§ 11. Układ pomieszczeń i urządzeń, przeznaczonych dla podróżnych, powinien być taki, aby załatwianie czynności biletowych, bagażowych i innych zabierało podróżnym jak najmniej czasu, połączenia zaś tych pomieszczeń ze sobą i z peronami były możliwie krótkie i nie krzyżujące się. Poczekalnie powinny mieć łatwy dostęp z peronów. Dostęp do lokali służbowych dworca powinien być dogodny i krótki. Ekspedycja bagażu powinna posiadać bezpośrednie połączenie z peronami. Kasy i ekspedycje bagażu należy projektować z prawej strony od wejścia na dworzec z zajazdu.

§ 12. Ilość przejść, przy których odbywa się kontrola biletów (przepustów biletowych), powinna być dostosowana do natężenia ruchu na dworcu, przy czym dążyć należy do ograniczenia ilości tych przejść do niezbędnego minimum.

§ 13. Wielkość poczekalni należy obliczyć z uwzględnieniem maksymalnych wahań ruchu. Jeżeli wzmożony ruch osobowy jest spodziewany tylko w miesiącach letnich, mogą być projektowane poczekalnie otwarte, dostosowane do potrzeb tego ruchu. Na stacjach większych powinny być przewidziane, stosownie do potrzeb, poczekalnie I i II klasy oraz oddzielne poczekalnie III klasy, sale restauracyjne, pomieszczenia na bufety stacyjne i kuchnie restauracyjne, fryzjernie, umywalnie i inne pomieszczenia, niezbędne do obsługi podróżnych.

§ 14. Na większych dworcach pomieszczenia i urządzenia ruchu podmiejskiego powinny być w miarę możności oddzielone od pomieszczeń i urządzeń dla ruchu dalekobieżnego.

§ 15. Pomieszczenia służbowe w dworcach powinny być dobrze ze sobą połączone i zgrupowane w jednym miejscu. Pomieszczenie przeznaczone dla dyżurnego ruchu powinno posiadać bezpośrednie wyjście na peron. Na małych stacjach pomieszczenia służbowe powinny być tak rozmieszczone, aby dyżurny ruchu mógł obsłużyć kasę biletową i ekspedycję bagażu. Jeżeli w dworcu projektowane są mieszkania służbowe, to wejście do nich powinno być niezależne od wejścia głównego i powinno znajdować się od strony dojazdu kołowego.

§ 16. Ilość okienek kasowych oraz wielkość pomieszczeń na kasy powinny odpowiadać potrzebom największego spodziewanego ruchu. Pomieszczenia te powinny być należycie zabezpieczone od ognia i włamania. Zewnętrzne okna pomieszczeń kasowych powinny być okratowane, drzwi zaś opancerzone i opatrzone odpowiednimi zamkami.

Pomieszczenia kasowe nie powinny mieć pieców wspólnych z sąsiednimi pomieszczeniami niezabezpieczonymi.

Okienka kasowe powinny być tak urządzone, aby kasjer miał dogodny widok na miejsce wypłaty i mógł łatwo porozumiewać się z publicznością. W tym celu środkowa część okienka kasowego powinna być oszklona na odpowiednią szerokość i wysokość szybami przezroczystymi i mieć górne okienko otwierane na zawiasach lub obracane na osi oraz dolne okienko podnoszone do wydawania pieniędzy i biletów na deskę parapetową z szufladką wysuwaną lub talerzem obracanym, przy czym deska parapetowa powinna się znajdować na wysokości 1,10 m od poziomu podłogi.

Pozostałe części okien kasowych mogą mieć szyby nieprzezroczyste.

Przed okienkami kasowymi powinny być ustawione bariery dla kierowania ruchu podróżnych i uniknięcia tłoku przy okienkach. Pomieszczenia przeznaczone na kasy stacyjne powinny być tak umieszczone, aby z zachowaniem warunków bezpieczeństwa od ognia i kradzieży dostęp do nich publiczności był dogodny i niezależny.

§ 17. W pomieszczeniach bagażowych podłoga powinna być jednolita i trwała. Ława bagażowa powinna być okuta sztabami żelaznymi i nie powinna być wyższa niż 0,6 m, licząc od poziomu podłogi. Bagażownia powinna być zabezpieczona od kradzieży.

§ 18. W dworcach położonych na równym terenie podłoga pomieszczeń parterowych dworca powinna być wykonana w poziomie peronu i w połączeniu z nim nie powinna mieć progów lub stopni. W dworcach murowanych podłogi pomieszczeń przeznaczonych dla publiczności powinny być wykonane z materiałów trwałych i łatwych do utrzymania w czystości.

§ 19. Pomieszczenia nastawni w dworcach powinny być wysunięte w stronę torów przynajmniej na 1,50 m poza lice frontu i posiadać okna z trzech stron w części wysuniętej dla łatwej obserwacji torów.

§ 20. Przy każdym dworcu osobowym powinny się znajdować ustępy dla podróżnych z przedziałami dla kobiet i mężczyn. Dworce na terytorium skanalizowanym powinny mieć we-

wnętrzne ustępy spłukiwane. Na stacjach nieskanalizowanych ustępy zewnętrzne powinny być odsunięte od budynku dworca najmniej o 25 metrów.

§ 21. Każdy większy dworzec osobowy powinien mieć zegar zewnętrzny, umieszczony od strony torów i widoczny dla podróżnych, a w porze nocnej odpowiednio oświetlany.

§ 22. Budynek dworca powinien posiadać trzy napisy nazwy stacji od strony torów, jeden na froncie i dwa z boków. Zewnątrz i wewnątrz dworca należy umieścić napisy orientacyjne dla podróżnych, wskazujące przeznaczenie pomieszczeń.

Małe budynki dworców na mijankach mogą posiadać tylko jeden napis na froncie z nazwą stacji.

§ 23. Dworce powinny posiadać urządzenia potrzebne do należytego oświetlenia pomieszczeń wewnętrznych, peronów oraz nazw stacji i napisów orientacyjnych.

Rozdział III.

Wieże ciśnień.

§ 24. Wysokość wieży ciśnień powinna być określona na podstawie projektu wodociągu stacyjnego, opracowanego według największego zapotrzebowania wody. Przy określeniu wysokości wieży ciśnień decyduje różnica poziomów dna zbiornika i sieci rozprowadzającej. Wieża ciśnień ma na celu dostarczenie wody przede wszystkim na potrzeby trakcji i urządzeń przeciwogniowych, następnie zaś na użytek stacji i jej personelu. Wysokość wieży ciśnień nie powinna przewyższać 25 m, licząc od główki szyny do dna zbiornika. Jeżeli wymagane jest większe ciśnienie, należy budować wyłącznie wodociągi pneumatyczne.

Wieże ciśnień mogą być budowane ze zbiornikami żelazobetonowymi lub żelaznymi.

§ 25. Pojemność zbiorników powinna być taka, aby podczas największego przewidywanego rozchodu wody zapas wody w zbiornikach pokrywał całkowite zapotrzebowanie jej w ciągu przerwy pracy pomp.

§ 26. Ściany zbiornika należy obliczyć w zależności od przyjętej konstrukcji. W zbiornikach żelaznych do grubości ścian według obliczenia należy dodać około 3 mm na rdzewienie żelaza.

§ 27. Zbiornik powinien być podzielony na dwie części dla możności oczyszczenia go bez przerwy w pracy wodociągu.

§ 28. Pomieszczenie na zbiornik powinno być dobrze wentylowane i posiadać okna, których łączna powierzchnia powinna wynosić co najmniej 1/12 część powierzchni podłogi. Zbiornik powinien być należycie zabezpieczony od zamarzania w nim wody.

§ 29. Obejście między zbiornikiem a ścianą zewnętrzną w wieży ciśnień powinno mieć najmniej 0,60 m szerokości. Ściana zewnętrzna powinna posiadać okienka dla należytego oświetlenia zbiornika i obejścia.

§ 30. Pod zbiornikiem żelaznym w poziomie przynajmniej o 1,5 m niżej od dna zbiornika, powinien być zrobiony strop z odpowiednim urządzeniem do odprowadzenia skraplającej się wody. Strop powinien posiadać izolację.

§ 31. W wieży ciśnień konstrukcje dachu i zbiornika powinny być niezależne od siebie.

§ 32. Wieża ciśnień powinna być opatrzona piorunochronem.

Rozdział IV.

Parowozownie i urządzenia trakcyjne.

§ 33. Budynek parowozowni powinien posiadać urządzenia do ogrzewania zapewniające zachowanie temperatury co najmniej + 2°C, powinien być dobrze oświetlony w porze dziennej i nocnej, posiadać odpowiednie urządzenia do odprowadzenia dymu z kominów parowozowych oraz na każdym stanowisku kanały rewizyjne należycie odwodnione. Prócz tego budynek parowozowni powinien być zaopatrzony w hydranty i urządzenia do mycia kotłów gorącą wodą oraz potrzebną ilość stołów ślusarskich do drobnej naprawy.

Łączna powierzchnia otworów świetlnych powinna wynosić co najmniej 1/10 część powierzchni podłogi parowozowni.

§ 34. W parowozowniach długość każdego stanowiska powinna być taka, aby w parowozowniach prostokątnych odstęp pomiędzy zderzakami dwóch parowozów, stojących na jednym torze, jako też odstępy pomiędzy zderzakami parowozu, a bramą w ścianie czołowej oraz pomiędzy zderzakami, a ścianą zewnętrzną wynosił najmniej 1,5 m. Długość stanowisk, przeznaczonych na postój parowozów tendrzaków, może być zmniejszona odpowiednio do ich wymiarów.

§ 35. Odległość między osiami torów w parowozowniach prostokątnych powinna wynosić najmniej 5,75 m, odległość zaś ścian bocznych od osi najbliższego toru najmniej 4,5 m. W parowozowniach wachlarzowych powyżej wskazane wymiary odległości między osiami torów oraz odległości między ścianami bocznymi, a osią najbliższego toru powinny być rozumiane jako średnie pomiędzy najmniejszymi odległościami u wrót i największymi u ścian zewnętrznych parowozowni.

§ 36. W parowozowniach zwrotnych, podane w § 34 i 35 normy mogą być zmniejszone jak następuje:

1) odległość między osiami dwóch torów sąsiednich w parowozowni — do 5,0 m,
2) odległość ścian bocznych od osi najbliższego toru w parowozowni — do 3,5 m,
3) odstęp między zderzakami dwóch parowozów, stojących na tym samym torze w parowozowni, oraz odstępy między zderzakami a bramą i pomiędzy zderzakami a ścianą zewnętrzną parowozowni — do 1,0 m.

§ 37. Parowozownie typu schodkowego powinny składać się z budynków długości na dwa lub trzy stanowiska parowozowe na każdym torze i szerokości na trzy stanowiska.

§ 38. Na wszystkich torach w budynku parowozowni powinny być urządzone kanały rewizyjne dla możności wejścia pod parowóz oraz dokonania oględzin i naprawy uszkodzeń powstałych w dolnych i wewnętrznych częściach parowozu. Długość kanału rewizyjnego, łącznie ze schodkami, powinna odpowiadać długości parowozu z tendrem wraz ze zderzakami. Głębokość kanału rewizyjnego powinna wynosić 1,2 m od poziomu główek szyn. Woda z kanałów powinna być odprowadzona do kanalizacji z zastosowaniem w miarę potrzeby odtłuszczaczy.

§ 39. W celu należytego oddymiania parowozów różnych typów, w budynkach parowozowni i warsztatów powinny być urządzone nad każdym stanowiskiem kaptury żelazne, zabezpieczone od działania dymu, z rurami wyciągowymi odpowiedniej średnicy, wyprowadzonymi ponad dach na taką wysokość, aby dobry wyciąg dymu był zapewniony.

§ 40. Dla należytej wentylacji parowozowni i odprowadzenia dymu, wydobywającego się z parowozów podczas ich wjazdu lub wyjazdu, należy zaopatrzyć okna parowozowni w odpowiednią ilość nadślemion lub wietrzników (lufcików) do otwierania w miarę potrzeby, w najwyżej zaś położonej części dachu należy przewidzieć osobno odwietrzniki stale działające.

Sprawność wentylacji powinna odpowiadać co najmniej dwukrotnej na godzinę wymianie powietrza w parowozowni.

§ 41. Bramy parowozowni powinny mieć szerokość w świetle najmniej 3,8 m i wysokość najmniej 4,8 m oraz powinny być należycie usztywnione.

§ 42. Okna w parowozowni powinny być dobrze zabezpieczone od działania rdzy i gazów gryzących.

Okna przy stołach ślusarskich powinny być opatrzone od wewnątrz do odpowiedniej wysokości siatkami dla zabezpieczenia szyb od rozbijania odpryskami rąbanego żelaza. Okna żelazne powinny być umocowane tak, aby nie ulegały odkształceniom od zmian temperatury tj. nie powinny być przytwierdzone nieruchomo do ramownic.

§ 43. Podłoga w budynku parowozowni powinna być ułożona na wysokości główki szyny i mieć ściek do kanałów odwadniających. Najwłaściwszym materiałem na podłogę w tych budynkach jest kostka drewniana.

§ 44. Spód kanału rewizyjnego w budynku parowozowni powinien mieć odpowiednie spadki, tak w przekroju poprzecznym jak i podłużnym, i posiadać rynnę odprowadzającą, połączoną z kanalizacją.

§ 45. W parowozowniach i warsztatach naprawy bieżącej, w konstrukcji dachowej nad stanowiskami i do poziomu 5,8 m, licząc od poziomu główki szyn, nie powinno być używane drzewo.

§ 46. Urządzenie do zewnętrznego czyszczenia parowozów wodą z olejem pod ciśnieniem, sposobem mechanicznym, powinno być położone przy torze, posiadającym odwodnienie.

§ 47. Warsztat bieżącej naprawy parowozów powinien być tak umieszczony, aby parowóz, po dokonaniu oględzin, mógł być do niego podstawiony na stanowisko postojowe lub do naprawy bez ruchów wstecznych lub krzyżujących się z ruchem parowozów, które wchodzą do parowozowni.

Budynek warsztatu powinien być takiej wysokości, aby parowóz mógł być podniesiony na dźwigach dla wytoczenia zestawów kołowych bez zdjęcia budki i komina.

Prócz tego, w warsztatach bieżącej naprawy należy przewidzieć jedno stanowisko z zapadnią do wytaczania oddzielnych zestawów kół bez podnoszenia parowozu i tendra.

§ 48. Przy warsztacie bieżącej naprawy powinna znajdować się kuźnia z piecem do cementowania, o powierzchni liczącej po 25 m² na jedno ognisko, z wentylacją, obliczoną co najmniej na 5-ciokrotną wymianę powietrza na godzinę. Wysokość kuźni w świetle powinna wynosić najmniej 4,00 m.

Stosunek powierzchni okien do powierzchni podłogi powinien wynosić najmniej 1 : 10.

§ 49. Warsztaty powinny posiadać urządzenia do ogrzewania, zapewniające zachowanie temperatury najmniej + 8° C.

Stosunek powierzchni okien we wszelkich pomieszczeniach warsztatowych do powierzchni podłogi tychże powinien wynosić co najmniej 1 : 10.

Sprawność wentylacji powinna odpowiadać co najmniej dwukrotnej wymianie powietrza na godzinę.

§ 50. W obrębie parowozowni i warsztatów powinny być pobudowane ustępy zewnętrzne w stosunku jeden otwór na 25 pracowników, wewnątrz zaś parowozowni i warsztatów powinny być urządzone umywalnie z kurkami po jednym na 10 pracowników i szatnie o powierzchni w stosunku 1,20 m² na osobę.

§ 51. Terytorium stacji parowozowej powinno być w miarę potrzeby ogrodzone i zamykane bramami.

ROZDZIAŁ V.

Pomosty ładunkowe, rampy i magazyny towarowe.

§ 52. Przy określaniu powierzchni magazynów towarowych, pomostów ładunkowych i placów ładunkowych oraz długości torów ładunkowych należy kierować się danymi co do oczekiwanego obrotu towarowego projektowanej stacji, określając wielkość tych budowli i urządzeń według wielkości innych składów, będących w użyciu, przy czym należy przewidzieć możność ich późniejszego rozwoju.

§ 53. Długość magazynów i pomostów przeładunkowych powinna być określona według ilości wagonów, które trzeba równocześnie obsłużyć.

§ 54. Szerokość składów, pomostów ładunkowych i ramp w zależności od ich długości powinna odpowiadać wymaganej powierzchni. Pomosty ładunkowe, położone między torami, należy projektować tak, aby się mieściły w odstępie wielokrotnym od normalnego odstępu między torami.

§ 55. Odległość między środkami bram magazynów towarowych od strony torów należy określać w zależności od długości wagonów towarowych, przyjmując średnio długość jednego wagonu na 9 m.

§ 56. Szerokość bram w magazynach towarowych powinna wynosić najmniej 2,5 m, wysokość zaś najmniej 2,8 m. W mniejszych magazynach wymiary te mogą wynosić odpowiednio 2,00 i 2,50 m. Skrzydła bram powinny być przesuwane.

§ 57. Sciany zewnętrzne magazynów towarowych murowanych powinny mieć co najmniej 0,27 m grubości (1 cegła).

§ 58. W magazynach towarowych okna powinny być okratowane. Łączna powierzchnia tych okien nie może być mniejsza niż 1/20 powierzchni podłogi.

§ 59. Podłoga magazynów towarowych, pomostów ładunkowych i ramp nie powinna się wznosić wyżej niż na 1,10 m nad poziom górnej krawędzi szyn. Krawędź pomostów i ramp powinna być oddalona od osi toru o 1,65 m.

§ 60. W magazynach towarowych podłoga powinna być trwała, odporna na jazdę wózków i nie krusząca się pod ich kołami. W miejscach, gdzie podłoga jest narażona na działanie olejów, zabrania się używać asfaltu.

§ 61. Podłoga w składach z materiałem łatwopalnym lub wybuchowym powinna być nieprzepuszczalna i wykonana z materiałów niezapalnych.

§ 62. Okap w magazynach towarowych powinien wystawać od lica budynku co najmniej na 1,0 m, odległość zaś okapu od osi toru powinna wynosić co najmniej 2,20 m.

§ 63. W składach z materiałem łatwopalnym wybuchowym, nie zagłębionych w grunt, konstrukcja dachu powinna być lekka drewniana, pokrycie zaś ogniotrwałe.

§ 64. Stacje, na których odbywa się większy przewóz bydła, powinny posiadać do przeładowywania bydła rampy stałe, jeżeli zaś przewóz jest mniejszy — rampy ruchome.

§ 65. Na stacjach masowego wyładunku bydła należy, oprócz specjalnych urządzeń wyładunkowych, przewidzieć również rampy przenośne do ładowania na piętra i urządzenia do oczyszczania, a w miarę potrzeby i odkażania wagonów. Na stacjach, gdzie przewiduje się wyładunek dużych maszyn rolniczych, wozów meblowych itp., powinny być urządzone czołowe pomosty ładunkowe.

§ 66. Magazyny towarowe, stosownie do potrzeb, powinny być zaopatrzone w skutecznie działające urządzenia wentylacyjne.

§ 67. Magazyny towarowe, wznoszone na terenie, gdzie jest wodociąg, powinny być zaopatrzone w hydranty pożarowe, a gdzie nie ma wodociągu — w gaśnice, hydranetki itp.

§ 68. Na magazynach z materiałem łatwopalnym powinien być umieszczony napis: „palić nie wolno" i urządzony piorunochron, jeżeli nie ma go obok, w wystarczającej odległości, na innym wyższym budynku.

ROZDZIAŁ VI.

Perony, tunele, wiadukty.

§ 69. Szerokość użytkowa peronów głównych (przylegających bezpośrednio do dworca) powinna być przed budynkiem osobowym nie mniejsza jak 8,0 m, na pozostałej zaś przestrzeni nie mniejsza jak 3,0 m.

Dla urządzenia peronu międzytorowego o jednej krawędzi użytkowej rozstaw przyle-

głych torów powinien wynosić najmniej 6,0 m między osiami, dla urządzenia zaś peronu międzytorowego o dwu krawędziach użytkowych rozstaw ten powinien wynosić najmniej 9,0 m. Szerokość peronów zewnętrznych powinna być nie mniejsza jak 3,0 m, peronów zaś obniżonych do poziomu główek szyn nie mniejsza jak 2,0 m.

§ 70. W razie potrzeby urządzenia prócz peronów osobowych, osobnych peronów bagażowych, rozstaw (oś od osi) torów przyległych do peronów bagażowych powinien wynosić co najmniej 7,0 m.

§ 71. Krawędzie peronów osobowych powinny wznosić się nad górną krawędzią szyny na 38 cm lub 76 cm. Na kolejach ze słabym ruchem mogą być dozwolone perony niższe.

§ 72. Odległość krawędzi peronu od przyległego toru powinna wynosić: peronów wysokości do 0,38 m — 1,52 m, peronów zaś wysokości 0,76 m — 1,65 m.

§ 73. Tunele pod torami powinny być w miarę możności oświetlone górnym światłem pomiędzy torami, a gdzie zachodzi potrzeba — to i światłem z peronu.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 45, poz. 346).

§ 74. Szerokość tunelu powinna być dostosowana do potrzeb i wynosić co najmniej 3,00 m, wysokość zaś najmniej 2,40 m w świetle. Schody do tuneli, podobnie jak i schody przejść górą, nie powinny być węższe niż 2,50 m, szerokość (b) stopni schodów należy określać ze wzoru $b + 2h = 60$ cm, przyjmując wysokość stopni od 14 do 16 cm. W odstępach najmniej co 14 stopni powinny być urządzone spoczynki.

§ 75. Odległość od osi najbliższego toru do obudowania otworu schodów tuneli powinna wynosić najmniej 3,0 m. Jeżeli obok schodów wzdłuż peronu ma się przewozić bagaż, odległość powyższa powinna być przynajmniej z jednej strony schodów odpowiednio zwiększona. Jeżeli schody są położone na końcu peronu i nie przewiduje się przewozu bagażu, odległość ta może być zmniejszona do 2,20 m.

§ 76. Słupy, latarnie itp. przedmioty, stojące na peronie, powinny być oddalone do wysokości 3,05 m nad poziomem górnej krawędzi szyn najmniej o 3,0 m od osi toru.

§ 77. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w cie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Ulrych*

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 40.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 92458. 27.VII.37. 8400.